Deutscher Bundestag
1. Wahlperiode
1949

Drucksache Nr. 2333

Bericht

des Ausschusses für Verkehrswesen (27. Ausschuß) über den Antrag der Abgeordneten Rademacher, Dr. Friedrich, Juncker, Dr. Schäfer und Fraktion der FDP - Nr. 817 der Drucksachen -

betr. Fahrrad-Hilfsmotoren.

Berichterstatter:
Abgeordneter Meyer (Bremen)

Die Drucksache Nr. 817 wurde in der 58. Plenarsitzung des Deutschen Bundestages am 26. April 1950 an den Ausschuß für Verkehrswesen zur weiteren Bearbeitung überwiesen.

Mit Schreiben vom 5. Mai 1950 (StV 2 Nr. 33/629/50) legte der Herr Bundesminister für Verkehr die vom Ausschuß für Verkehrswesen gewünschte Stellungnahme vor.

Die Drucksache Nr. 817 bezweckt die völlige Gleichstellung der Fahrräder mit und ohne Hilfsmotoren. In einer Zeit des besorgniserregenden Anwachsens der Unfallziffern würde die beantragte Gleichstellung ohne Einschränkung unzweifelhaft einen Rückschritt bedeuten und voraussichtlich die Unfallzahlen noch erhöhen.

Was die Aufhebung des Führerscheins der Klasse 4 angeht, wird dieser nur erteilt

a) an Personen über 16 Jahre und

b) nachdem diese Personen ausreichende Kenntnisse der Verkehrsvorschriften vor der Polizeibehörde nachgewiesen haben.

Die Beseitigung des Führerscheinzwangs würde demnach bedeuten, daß

a) Jugendliche (z. B. 5-6 jährige) ein Fahrrad mit Hilfsmotor führen dürfen, und

b) die Beherrschung der grundlegenden und wichtigen Verkehrsvorschriften nicht mehr gewährleistet ist.

Druck: Peter Meier, Buisdorf-Siegburg
Allein-Vertrieb: Dr. Hans Heger, Andernach, Breite Straße 30
und Wiesbaden, Nietzschestr. 1

Was die Beseitigung der Pflicht zur Haftpflichtversicherung angeht, besteht für den Radfahrer keine Verpflichtung zum „wirksamen Schutz der Verkehrsopfer", sich gegen die Haftpflicht aus Unfallschäden zu versichern (Pflichtversicherungsgesetz vom 7. November 1939), obwohl der Anteil der Radfahrer an Verkehrsunfällen erheblich ist.

Was die Beseitigung der Betriebserlaubnis angeht, hatte die gesetzliche Regelung auf die Kennzeichnung des Fahrzeugs nach Art der allgemeinen Kraftfahrzeugkennzeichnung verzichtet. Als ein gewisser Ersatz dafür wurde jedoch das Unterscheidungszeichen des Motors (Motornummer) vorgeschrieben, womit vielfach insbesondere bei Unfällen eine Identifizierung ermöglicht wird. Im Zusammenhang damit steht auch die Betriebserlaubnis für den Motor. Der Ausgangspunkt dieser Regelung war die Erwägung, daß die unkontrollierbare Herstellung - insbesondere von Bastlern - eine erhebliche Gefahr für den übrigen Verkehr bedeuten kann. Auch deshalb ist die Betriebserlaubsnis erforderlich, damit die Einhaltung der Hubraumbegrenzung gewährleistet ist, wodurch der Charakter eines Hilfsmotors wiederum nachgewiesen werden kann.

Das Ergebnis einer eingehenden Beratung im Ausschuß für Verkehrswesen führte dann zu folgendem

Antrag des Ausschusses:

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, für Fahrräder mit Hilfsmotoren bis zu 50 ccm

1. die Fahrerlaubnis (Führerschein der Klasse 4 - § 5 der StZO -) aufzuheben,
2. die Höchstgeschwindigkeit (Verhaltensvorschrift) auf 25 km je Stunde zu begrenzen und
3. die Benutzung solcher Fahrräder mit Hilfsmotoren von der Vollendung des 14. Lebensjahres abhängig zu machen.

Bonn, den 31. Mai 1951

Der Ausschuß für Verkehrswesen

Rademacher
Vorsitzender

Meyer (Bremen)
Berichterstatter